Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XIX — Radom, 11 kwietnia 1937 r. — Nr. 4.

Spis treści.

CZĘŚĆ A.

CZĘŚĆ A.

Poz. 22.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu z dnia 2 marca 1937 r. Nr. 21 w sprawie telegramów służbowych międzynarodowych.

Pismem z dnia 3/II r. b. Nr. R. O. VI. 250/59/36 Ministerstwo Komunikacji zawiadamia: zgodnie z art. 12 Konwencji o bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i ekspresowej Europa-Azja tranzytem przez Syberję „telegramy wysyłane w myśl art. 11 powinny być tłumaczone na język zarządu, dla którego są przeznaczone, na granicznych stacjach zdawczo-odbiorczych przez pracowników zarządu wysyłającego telegram, a przy przesyłaniu telegramów w tranzycie — przez pracowników zarządu, przekazującego telegram".

Nadmienia się, że w myśl art. 11 Konwencji o bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej, i ekspresowej Europejsko Azjatyckiej tranzytem przez Syberję „wzajemne korzystanie z telegrafu i telefonu kolejowego do potrzeb służbowych, dotyczących komunikacji bezpośredniej, jak również przewóz wzajemnej korespondencji służbowej i druków są bezpłatne dla Zarządów kolejowych uczestniczących w komunikacji bezpośredniej z wyjątkiem kolei Angielskich, o ile chodzi o telegraf i telefon".

Analogiczne postanowienia zawierają artykuły 11 i 12 Konwencji o bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i ekspresowej sowiecko-bałtycko środkowo-europejskiej.

Równocześnie zawiadamia się się, że Centralny Zarząd Kolei Japońskich w Tokio zawiadomił Ministerstwo Komunikacji, że nadawane telegramy służbowe dotyczące spraw komunikacji bezpośredniej Europejsko-Azjatyckiej są niesłusznie adresowane i kierowane do Tetsudosho w Berlinie, t. j. według skróconych adresów dla telegramów U. I. C., ustalonych uchwałą Międzynarodowego Związku Kolejowego (U. I. C)

i zawartych w przepisach o wymianie telegramów międzynarodowych (Nr. R. 33).

Adresowanie i kierowanie telegramów do Tetsudosho w Berlin e w sprawach komunikacji bezpośredniej Europejsko-Azjatyckiej jest niewłaściwe, ponieważ sprawia to trudności przedstawicielstwu Kolei Japońskich w Berlinie, które nie prowadzi tych spraw, wskutek czego jest zmuszone przekazywać takie telegramy do właściwego Zarządu kolejowego, co powoduje znaczne opóźnienie telegramów.

Wobec powyższego Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że telegramy dotyczące spraw bezpośredniej komunikacji Europejsko Azjatyckiej powinny być adresowane i kierowane do właściwych Centralnych Zarządów kolejowych, a mianowicie:

1) dla Japońskich Kolei Państwowych do Zarządu Centralnego w Tokio,

2) dla kolei Koreańskich (Chosen) do Biura Kolejowego w Seulu,

3) dla kolei Południowo Mandżurskiej do Generalnej Dyrekcji Kolejowej w Mukdenie.

Zaznacza się, że powyższe nie dotyczy przesyłania przez Koleje Europejskie telegramów w sprawach U. I. C. wysyłanych pod adresami ustalonymi uchwałą U. I. C. i umieszczonymi w przepisach Nr. R. 33.

Nr. I. 1e/TS1O/37.

Poz. 23.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 20 marca 1937 r. Nr. 22 w sprawie przesyłania telegramów „Contromet".

W związku z wprowadzeniem przez Państwowy Instytut Meteorologiczny nowego planu nadawania telegramów meteorologicznych, poczynając od dnia 15 marca r. b., niektóre stacje meteorologiczne, nie mające połączenia z siecią telegrafu państwowego, będą nadawały za pośrednictwem telegrafu kolejowego telegramy meteorologiczne z adresem skróconym: „Centromet Warszawa".

Wspomniane telegramy „Centromet Warszawa" będą nadawane do telegrafu kolejowego odpowiednich stacji kolejowych w godzinach: 1 m. 45, 7 m. 45, 13 m. 45 i 18 m. 45 i powinny być odbierane przez biura telegrafu kolejowego niezwłocznie po zgłoszeniu przez stacje meteorologiczne.

Telegramy te należy niezwłocznie kierować do odpowiedniego najbliższego Urzędu pocztowo-telegraficznego (ze służbą nieprzerwaną dzień i noc — oznaczonych w spisie urzędów pocztowo-telegraficznych literą „N"). Telegramy „Centromet Warszawa" należy traktować jako terminowe przed telegramami „Metinst Warszawa", „Metwojsk Warszawa" i „Lotmet".

Przekazywanie telegramów z powyższymi adresami pozostaje bez zmiany.

Nr. I. 1e. Tl. 8/37

Poz. 24.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 15 marca 1937 r. Nr. 23 w sprawie odwołania specjalnych wykazów o uszkodzonych wagonach.

Sporządzanie i przesyłanie do Wydziału Ruchu (Dział Przewozów Towarowych) oddzielnych wykazów o uszkodzonych wagonach przy pracy manewrowej odwołuje się z dniem 1 kwietnia b. r. Fakty te notować należy na marginesie sprawozdania o pracy manewrowej serii R 195 oraz w rubryce „uwagi" sprawozdania R. 196.

W związku z tym w przepisach o premiowaniu pracy manewrowej okólnikowe zarządzenie Nr. 34 z dnia 2 grudnia 1932 r na str. 4 ej § 2 ustęp 2 i 3 począwszy od słowa: „winni" aż do wyrazów: „w wysokości od 1 zł. za każdy wagon" należy skreślić, a natomiast wpisać: „W przypadkach powstawania częstych uszkodzeń taboru przy pracy manewrowej, świadczących o lekceważeniu przez poszczególne drużyny manewrowe obowiązujących przepisów ostrożności, premiowanie pracy manewrowej, dla danej stacji zostanie całkowicie odwołane, względnie winna drużyna manewrowa zostanie pozbawiona premii całkowicie lub na pewien okres czasu.

Również treść ustępu 4 od wyrazów „Nie później jak 3-go dnia po upływie i t. d." aż do końca tego ustępu skreślić.

Ponadto na stronie 5 w wierszu 8 po słowie „rejestrować" dalsza końcowa treść tego paragrafu — to jest do wyrazów „stempel i podpis zawiadowcy stacji" należy skreślić. W związku z tym po wyrazie „rejestrować" uwidocznić znak kropkę.

Ponadto należy skreślić pkt. 2 regulaminu czynności pracy związanej z kontrolą i obliczeniem premii za pracę manewrową Nr. I.3c.P.P M/42/36 z dnia 20 października 1936 r.

Nr. 1/3c/P.P.M14/37

Poz. 25.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 1 marca 1937 r. Nr. 24 w sprawie wagonów towarowych z podwójnymi numerami.

Coraz częściej zdarzają się fakty zatrzymywania na stacjach wagonów towarowych, a zwłaszcza platform, które mają po dwa, a nawet po trzy różne numery inwentarzowe.

Dzieje się to wskutek tego, że podczas załadowania wagonów lub wyładowania z nich różnego rodzaju towarów, szczególnie drzewa, robotnicy wykonywujący te czynności wyjmują zazwyczaj z wagonu ściany boczne i kłonice, a często i ściany czołowe.

Najwięcej zamieszania w inwentarzu wagonów powodują przypadki, gdy na stacji wyładowuje się lub załadowuje towar równocześnie z kilku lub do kilku wagonów tej samej serii. Wówczas po ukończeniu czynności załadowczych i wyładowczych robotnicy nie zwracają uwagi na numery odjętych luźnych części i zakładają te części na dowolny wagon, służba zaś stacyjna włącza takie wagony do pociągów, nie sprawdziwszy, czy numery luźnych części na nich odpowiadają numerom wagonów.

Celem uniknięcia powstających z tego powodu nieporozumień i zawikłań w gospodarce, wagonowej, poleca się zwracać baczną uwagę, by luźne części wagonów zakładane były na właściwy wagon natychmiast po ukończeniu naładunku lub wyładunku; w razie ujawnienia na wagonie różnych numerów inwentarzowych usuwać rozbieżności na miejscu nie dopuszczając do włączenia takiego wagonu do składu pociągu.

Również drużyny konduktorskie przy spisywaniu zestawionych składów lub włączaniu do pociągu wagonów z luźnymi częściami sprawdzają dokładnie czy luźne części umieszczone są na właściwym wagonie.
Nr.I.3a5/9/37.

Poz. 26.

Okólnik Dyrekcji Okręgowaj Kolei Państwowej z dnia 16 lutego 1937 r. Nr. 25 w sprawie zmiany wyposażenia w wagonach serii „Sngm".

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na zdarzające się w ostatnich czasach wypadki nieporozumień, wynikających na stacjach granicznych z powodu niezgodności stanu wyposażenia wewnętrznego wagonów serii „Sngm" z napisami na ostojnicach, wyrażających się w braku desek i belek.

Z przeprowadzonych w tym kierunku dochodzeń ustalono, że przyczyna braku wyposażenia w wagonach „Sngm" pochodzi stąd, że stacje, podstawiając wagony pod naładunek, wyjmowały ruchome części wyposażenia i odsyłały je luzem do warsztatów macierzystych bez zmiany napisów na ostojnicach odnośnego wagonu.

Nieprawidłowości tych stacje dopuszczały się pomimo obowiązujących zarządzeń, aby w razie zachodzącej potrzeby zmianę wyposażenia wagonów serii „Sngm" uskuteczniały wyłącznie warsztaty lub parowozownie, które równocześnie zmieniają napisy na ostojnicach.

Celem zapobieżenia dalszym karygodnym niedomaganiom w tym względzie, przypomina się ponownie do ścisłego przestrzegania zarządzenie Dyrekcji depeszą Nr. 3374 z dnia 4 grudnia 1936 r., zabraniającej kategorycznie samowolne wyjmowanie podłóg na poszczególnych stacjach z wagonów serii „Sngm", które w tym celu zgodnie z Dz. Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr 23 z dnia 10 XII 31 r. powinny być kierowane w ustalonych terminach do właściwych warsztatów macierzystych. Kontrolerzy ruchu i przewozów dopilnują ścisłego wykonania przez stacje niniejszego zarządzenia.

Wagony „Sngm", przy których ujawniono napisy niezgodne z wyposażeniem należy doprowadzić do najbliższej parowozowni, która przeprowadzi odpowiednią zmianę napisów.
Nr.I/3a/5/8/37.

Poz. 27.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Nr. 26 z dnia 2 kwietnia 1937 roku w sprawie wypadków kolejowych.

Wobec zdarzających się wypadków spowodowanych bądź nienależytym wykonywaniem obowiązków służbowych przez personel wykonawczy bądź też przez lekceważenie obowiązujących przepisów, umieszczane będą w końcowej części Dziennika Zarządzeń D.O.K.P. charakterystyczne wypadki zaszłe na terenie D.O.K.P. w Radomiu lub na terenie innych Dyrekcyj. Opisy tych wypadków mają służyć jako materiał do periodycznych pouczeń pracowników służb wykonawczych przez organy instruktorskie, które w czasie pouczeń winny na podstawie opisu wypadku uwypuklać, w treści zrozumiałej, faktyczny przebieg wypadku, i jego przyczyny oraz wzywać personel wykonawczy do sumiennego wykonywania obowiązków służbowych co bezsprzecznie dodatnio wpłynie na uniknięcie w przyszłości wypadków kolejowych.
Nr. 1/4b/70/71/37.

Opisy wypadków, które mają służyć jako materiał do periodycznych pouczeń pracowników służb wykonawczych przez organy instruktorskie.

A) Opis wypadku.

W drugiej połowie września r. ub. na stacji S przyjęty został o godz. 2 m. 03 poc. Nr. 272, z którym należało uskutecznić dość skomplikowaną pracę manewrową. Praca ta dokonywana była nie pod nadzorem dyżurnego ruchu lub kierownika pociągu — lecz zwrotniczego, to też praca manewrowa przedłużała się. W dniu tym uruchomiony został pociąg dodatkowy Nr. 2172. Pociąg ten został wyprawiony na stację S przez stację sąsiednią po otrzymaniu potwierdzenia przybycia na stację S poc. Nr. 272. Maszynista poc. Nr. 2172 rozwinął na szlaku nadmierną szybkość i, nie regulując biegu pociągu na spadkach, dochodzących do $8^0/_{00}$, do czego przyczyniło się również nieodpowiednie hamowanie pociągu przez drużynę konduktor-

ską — przejechał tarczę ostrzegawczą i semafor wjazdowy, nastawiony na „stój" i najechał na skład poc. Nr. 272, od którego parowóz dokonywał pracę manewrową na innym torze.

Skutki najechania: jeden z hamulcowych doznał ciężkich okaleczeń, wskutek których amputowano mu następnie nogę. Parowóz i 23 wagony towarowe uległy poważnym uszkodzeniom, 17 zaś wagonów zostało zniszczonych.

W toku dochodzenia ujawnione zostały charakterystyczne szczegóły, mające pośredni wpływ na wypadek, a mianowicie:

1) Późne nadanie telegramu adresowego o uruchomieniu pociągu dodatkowego Nr. 2172.

2) Nienależyte oświetlenie tarczy ostrzegawczej.

3) Niezameldowanie dyżurnemu ruchu przez maszynistę poc. Nr. 272 o spostrzeżonym niedostatecznym oświetleniu tarczy ostrzegawczej i dokonywanie przez tegoż maszynistę pracy przetokowej pod kierownictwem zwrotniczego.

4) Niezbadanie stanu kłocków hamulcowych w poc. Nr. 2172 zaraz po wypadku

B) Winni spowodowania wypadku.

1) Maszynista poc. Nr. 2172, który nie regulował biegu pociągu na rozpoczynającym się spadku i nie wzywał w tym miejscu drużyny konduktorskiej do hamowania pociągu, wskutek czego przekroczył największą dozwoloną szybkość i po przejechaniu semaforu nastawionego na „stój" — spowodował wypadek. Przekroczył on postanowienia zawarte w pkt. 9 § 13 i pkt. 3 i 7 § 17 Instrukcji dla maszynisty parowozowego Nr. M 1 oraz w ust. (2) § 57 i w ust. (8), (19) i (24) § 58 „Przepisów Nr. R. 1".

2) Kierownik poc. Nr. 2172, który na spadku nie rozpoczął samorzutnego hamowania i nie dawał maszyniście sygnałów „stój".

Przekroczył on postanowienia zawarte w ust. (4) § 29 i w ust. (4) § 32 „Instrukcji dla drużyn konduktorskich (Nr. R 25).

3) Hamulcowi poc. Nr. 2172, którzy nie regulowali biegu pociągu na spadku, wskutek czego przekroczyli postanowienia zawarte w ust. (4) § 32 „Instrukcji dla drużyn konduktorskich (Nr. R 25)", nadto dwaj z pośród tych hamulcowych pomimo dawania przez maszynistę przed tarczą ostrzegawczą sygnałów na hamowanie pociągu — zapóźno je rozpoczęli, wskutek czego przekroczyli również postanowienia zawarte w p-kcie 3 ust. (3) § 32 „Instrukcji dla drużyn konduktorskich (Nr. R 25)".

4) Dyżurny ruchu na stacji S, który nie mając wolnego toru dla przyjęcia zapowiedzianego telegramem adresowym dodatkowego poc. Nr. 2172, nie nadał do stacji sąsiedniej telegramu o niemożności przyjęcia tego pociągu, dopuścił do kierowania pracą manewrową zwrotniczego, nie dopilnował zwolnienia toru głównego na 10 min. przed przybyciem pociągu Nr. 2172 i nie dokonał badania stopnia nagrzania się klocków hamulcowych w tym pociągu. Przekroczył on postanowienia zawarte w ust. (3) i (5) § 44 oraz w ust. (6 i (9) Rozdz. A. § 33 „Przepisów Nr. R 1" oraz postanowienia zawarte w uwadze do § 7 „Przepisów Nr. R 3".

5) Kierownik poc. Nr. 272, który nie wysłał hamulcowego naprzeciw poc. Nr. 2172 w celu zatrzymania tego pociągu, w myśl otrzymanego polecenia od dyżurnego ruchu.

Przekroczył on postanowienia zawarte w p-kcie 5-ym § 7 „Przepisów o sygnalizacji na kolejach polskich (Nr. E1)„ oraz w § 19 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 I 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

6) Zwrotniczy stacji S, który po stwierdzeniu, że tarcza ostrzegawcza oświetlona jest tylko jedną latarnią nie usunął tego braku.

Przekroczył on postanowienia zawarte w ust. (4) § 6 „Instrukcji dla zwrotniczych i dla starszych zwrotniczych (Nr. R 27)".

7) Maszynista poc. Nr. 272, który nie zawiadomił dyżurnego ruchu na st. S o nienależytym oświetleniu tarczy ostrzegawczej i wykonał manewry pod kierownictwem zwrotniczego.

Przekroczył on postanowienia zawarte w p. 9 § 13 i w p. 1 § 20 „Instrukcji dla maszynisty parowozowego (Nr. M1)" oraz w ust. (5), (6) i (8) Rozdz. A § 33 „Przepisów Nr. R 1" oraz w § 19 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.I 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

8) Dyżurny ruchu stacji sąsiedniej K, który nadał telegram o kursowaniu pociągu dodatkowego zaledwie na 12 minut przed jego wyprawieniem, wskutek czego utrudnił orientację stacjom sąsiednim.

Przekroczył on postanowienia zawarte w ust. (4) § 35 „Przepisów Nr. R, 1" oraz w § 19 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.I 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

9) Zawiadowca stacji S, który tolerował kierowanie pracą manewrową przez zwrotniczego, nienależyte oświetlenie latarń na tarczy ostrzegawczej i uchylił się od zbadania stanu nagrzania się klocków hamulcowych z poc. Nr. 2172.

Przekroczył on postanowienia zawarte w p-kcie 2 i 3 ust. (1) § 1 i w ust. (1) § 7 „Instrukcji Nr. R 4" oraz w uwadze do § 7 „Przepisów Nr. R 3".

Bezpośredni sprawcy wypadku zostali niezwłocznie usunięci od wykonywania czynności związanych z ruchem pociągów i pociągnięci do odpowiedzialności dyscyplinarnej, zaś winni przyczynienia się do wypadku zostali ukarani karami porządkowymi.

C) Pouczenie.

Bezpośrednim sprawcą wypadku był maszynista poc. Nr. 2172, który nie regulował biegu pociągu na rozpoczynającym się spadku oraz nie wzywał do hamowania pociągu w tym miejscu drużyny konduktorskiej, wskutek czego prowadzony przezeń pociąg rozwinął niedozwoloną szybkość na danym szlaku przez co maszynista zlekceważył zasadniczy przepis bezpieczeństwa ruchu. Nadto maszynista widząc tarczę ostrzegawczą i semafor ustawione na „stój" nie zastosował posiadanych środków w celu zahamowania pociągu. *Lekkomyślne pełnienie czynności przez maszynistę* pociągnęło za sobą okaleczenie hamulcowego i uszkodzenie oraz częściowe zniszczenie taboru.

Współwinną była również drużyna konduktorska, która nie regulowała biegu pociągu na rozpoczynającym się spadku i widząc, że pociąg jedzie z nadmierną szybkością, nie przystąpiła do niezwłocznego hamowania pociągu, gdyby zaś to uskuteczniła jeszcze nawet przy tarczy ostrzegawczej udałoby się, jeżeli nie uniknąć najechania, to w każdym bądź razie znacznie osłabiło siłę zderzenia.

Ospałe i lekkomyślne obsługiwanie hamulców przyczyniło się w dużej mierze do rozmiaru wypadku, którego udałoby się uniknąć w razie należytego pełnienia obowiązków przez drużynę pociągową.

W dużej mierze przyczynił się do wypadku dyżurny ruchu na stacji S, który widząc z telegramu adresowego o kursowaniu dodatkowego pociągu Nr. 2172, a nie mając wolnego toru na przyjęcie tego pociągu, powinien był zażądać od stacji sąsiedniej zatrzymania na niej tego pociągu do czasu oswobodzenia toru. Nadto tory główne miał zajęte wskutek nierozsądnej i nieplanowej pracy manewrowej, kierownictwo nad którą powierzył, wbrew przepisom zwrotniczemu, zamiast zająć się tym osobiście lub powierzyć ją kierownikowi pociągu Nr. 272. Nie zbadał on również nagrzania się klocków hamulcowych w poc. Nr. 2172, wskutek czego trudno było ustalić stopień winy niektórych hamulcowych.

Postępowanie dyżurnego ruchu wykazało, że nie orientował się on w ważności wykonanej przez się służby, z której też został usunięty.

Karygodnie również postąpił kierownik poc. Nr. 272, nie wykonując polecenia dyżurnego ruchu odnośnie wysłania hamulcowego naprzeciw poc. Nr. 2172 w celu zatrzymania tego pociągu. Każdy pracownik kolejowy obowiązany jest w każdej chwili przedsięwziąć jak najdalej idące środki w celu niedopuszczenia do wypadku, zaś pracownik lekceważący sobie bezpieczeństwo ruchu nie może być zatrudniony przy obsługiwaniu pociągów.

Nieprawidłowo również postąpił maszynista poc. Nr. 272, który zgodził się dokonywać pracę manewrową pod kierownictwem nieuprawnionego do tych czynności pracownika. Nadto maszynista ten obowiązany był zameldować dyżurnemu ruchu o nieprzepisowym oświetleniu tarczy ostrzegawczej tylko jedną latarnią.

Zwrotniczy stacji S, który stwierdził, że tarcza ostrzegawcza jest oświetlona nieprzepisowo, obowiązany był niezwłocznie niedokładność tę usunąć, gdyż powinien rozumieć ważność sygnałów.

Dyżurny ruchu stacji K nadając dopiero na 12 minut przed wyprawieniem pociągu dodatkowego Nr. 2172 telegram adresowy o kursowaniu tego pociągu postąpił niewłaściwie, gdyż powinien był rozumieć, że opóźnienia tego rodzaju zawiadomienia wywołać musi zmianę pracy na stacjach sąsiednich.

Należy również podkreślić brak interesowania się służbą przez zawiadowcę stacji S, który widocznie nie zwracał uwagi na przebieg pracy na stacji, przez co tolerował takie uchybienia, jak niewłaściwe oświetlenie tarczy ostrzegawczej i powierzenie kierownictwa pracą manewrową zwrotniczemu, wskutek czego praca ta wykonana była nie planowo i opieszale, powodując zajęcie torów głównych przez czas dłuższy, co komplikowało ruch pociągów na stacji.

W celu uniknięcia tego rodzaju niedopuszczalnych występków i wykroczeń służbowych każdy pracownik P.K.P. powinien pamiętać, że uchylanie się od przepisowego załatwiania czynności związanych z ruchem pociągów musi w konsekwencji doprowadzić prędzej czy później do wypadku, wobec czego należy wykonywać swe czynności ściśle według przepisów i ze zrozumieniem ważności wykonywanej pracy.

Kontrolerzy zaś ruchu i Naczelnicy Oddziałów przez częstą kontrolę powinni przekonywać się, którzy pracownicy lekceważą swoje obowiązki i zawczasu usuwać ich od prac związanych z ruchem pociągów.

Opis wypadku.

A) Stacja S wyprawiła pociąg towarowy w składzie 158 osi o ciężarze 1520 ton przy parowozie ser. Tw. i popychaczu ser. Ty w kierunku stacji C.

Podczas wjazdu pociągu na stację C na tor główny dodatkowy Nr. 3, na który pociąg ten powinien być przyjmowany zgodnie z regulaminem stacyjnym nastąpiło na wjazdowej zwrotnicy wykolejenie się dwóch przedostatnich wagonów.

Tor Nr. 3, na który został skierowany pociąg, jest za krótki dla przyjęcia pociągu w składzie 158 osi, zestawionego przeważnie z platform długości od 11 do 13 m i dlatego, gdy parowóz pociągowy podchodził do ukresu toru Nr. 3 od strony st. B, wagon końcowy i popychacz znajdowały się jeszcze na krzyżowym połączeniu głównych torów od strony st. S. Podczas zbliżenia się parowozu pociągowego do wspomnianego ukresu, maszynista tego parowozu podał sygnał „hamować". Maszynista popychacza jednak nie

usłyszał tego sygnału i nie zatrzymał swego parowozu, wskutek czego nastąpiło wypchnięcie dwóch przedostatnich próżnych wagonów.

Zgodnie z lit. D. ust. (6) § 23 Przepisów Nr. R. 1 największy skład pociągu towarowego na hamulcach ręcznych na linii pierwszorzędnej nie może przewyższać 150 osi (przy szybkości do 45 km/godz.). Na szlakach zaś S. G-B Dyrekcja uznała za możliwe pozwolić na kursowanie pociągów o większym składzie pod warunkiem, że stacja początkowa pociągu zawiadomi telegraficznie wszystkie sąsiednie stacje przebiegu pociągu o nadmiarze osi, jak również zawiadomi o tym drużynę pociągową za pomocą rozkazu szczególnego.

Bezpośrednią przyczyną wypadku było nie skoordynowanie pracy parowozów pociągowego i popychacza.

Uboczną zaś przyczyną wypadów są: wyprawienie pociągu przez st. S o nadmiernej ilości osi bez zawiadomienia o tym stacyj C i B i drużyny pociągowej.

B) Winnymi spowodowania wypadku okazali się:

1) ustawiacz st. S. że sformował pociąg o nadmiernej ilości osi bez otrzymania takiego polecenia od dyżurnego nadzorczego i że po zestawieniu pociągu nie zawiadomił go o nadmiarze osi (przekroczenie przepisów zawartych w dodatku do rozkładu jazdy),

2) kierownik pociągu że nie zgłosił dyżurnemu ruchu przed odejściem pociągu na st. S nadmiaru 8 osi. (Przekroczenie przepisów zawartych w dodatku do rozkładu jazdy),

3) dyżurny ruchu st. S., że podpisując raport z jazdy nie zauważył przekroczenia składu pociągu (przekroczenie przepisów zawartych w dodatku do rozkładu jazdy),

4) dyżurny nadzorczy st. S., że nie sprawdził, czy pociąg został zestawiony zgodnie z istniejącymi przepisami (przekroczenie przepisów zawartych w dodatku do rozkładu jazdy),

5) maszynista popychacza, że niedostatecznie ostrożnie popychał pociąg, wiedząc, że pociąg ten dochodzi do ukresu (przekroczenie przepisów zawartych w ust. (9) i 11) § 60 Nr. R1.

C) Winni pracownicy zostali pociągnięci do surowej odpowiedzialności. Maszynista popychacza powinien był popychać pociąg z całą ostrożnością na terenie stacji, wiedząc o tem, że każdy raptowniejszy nacisk pociągu może spowodować przepchnięcie pociągu na tor główny zasadniczy lub nawet wykolejenie wagonów. Gdyby maszynista ten skoordynował należycie pracę swego parowozu z pracą parowozu pociągowego, uniknąłby wypadku i powstałego stąd uszkodzenia taboru.

Poważnie zawinił również kierownik pociągu, który wiedząc o nadmiernej ilości osi w pociągu, nie powiadomił o tym ustnie dyżurnego ruchu. Zwrócenie w swoim czasie uwagi dyżurnego ruchu na zwiększony skład pociągu, dałaby bezwzględnie możność uprzedzić st. C o wyprawieniu pociągu w zwiększonym składzie w celu wydania zarządzenia przyjęcia tego pociągu na odpowiednio dłuższy tor.

W większym jeszcze stopniu zawinili:
ustawiacz st. S, że bez zgody dyżurnego nadzorczego zestawił pociąg w składzie 158 osi, czym przyczynił się do wypadku na st C. oraz dyżurny ruchu st. S, który nie sprawdził składu pociągu przy podpisywaniu raportu z jazdy i dyżurny nadzorca st. S, który nie sprawdził w naturze składu pociągu.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za stronę 240 zł Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 4265-37